



Het F3K-Handboek

Inhoud

F3K: Wat is dat?.....	3
F3K: Hoe werkt dat?.....	4
F3K: Het model	5
F3K: De taken	6
Taak A: Last Flight/ Laatste Vlucht	7
Taak B:Two Last Flights /Laatste twee Vluchten.....	8
Taak C: All Up, Last Down (AULD).....	9
Taak D: The Ladder, 15 seconds increasing	10
Taak E: Poker	11
Taak F: Best 3 out of 6 flights	12
Taak G: Five 2 minute flights, 5X2.....	13
Taak H: 1, 2, 3, 4 minute flights.....	14
Taak I: Three best Flights, 3:20 maximum.....	15
Taak J: Three Last Flights, 3:00 maximum.....	16
Taak K: Big Ladder, Grote Ladder.....	17
Wedstrijd-etiquette.....	18

F3K: Wat is dat?

F3K is natuurlijk de mooiste (modelvlieg)sport ter wereld en een stukje daarboven! Maar nu even serieus, wat is dat eigenlijk?

F3K is de wedstrijdklasse in de modelvliegsport waarbij er met de hand gelanceerde, afstand bestuurbare zweefvliegtuigen worden gevlogen. Deze modellen heten ook wel DLG, oftewel Discus Launched Glider (vrije vertaling: zweefvliegtuig dat d.m.v. een discus worp wordt gelanceerd). Deze modelvliegsport is wereldwijd steeds populairder vanwege de eenvoudige, pure manier van vliegen. Het enige wat je nodig hebt is een vliegtuig, een zender, voldoende ruimte en je kunt vliegen!

Nog leuker wordt het als je dit met een paar vliegmaatjes samen doet, want dan ontstaat er al gauw een wedstrijdje wie er het langst boven kan blijven. Maar hoe doe je dat dan?

De truc is om warme opstijgende lucht te vinden; thermiek. De modellen waar F3K'ers mee vliegen zijn zo licht dat elk kleine beetje lift voldoende is om hogerop te komen, maar het is een hele kunst om in de goede lucht te blijven! Een gemiddeld model met een gemiddelde piloot kan na een worp zonder thermiek ca. 1:30 tot 2:00 minuten in de lucht blijven. Met thermiek kun je echter heel lang boven blijven, tot je accu leeg is!

Om toch een beetje vorm te geven aan de wedstrijddrang van menig vlieger is de F3K-klasse in het leven geroepen. Het F3K is een officiële wedstrijdklasse die vanuit de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) wordt georganiseerd. De Fédération Aéronautique Internationale (FAI) beheert de internationale regels en taken voor deze wedstrijdklasse.

F3K: Hoe werkt dat?

De F3K-commissie organiseert samen met verschillende modelvliegclubs door heel Nederland elk jaar 5 tot 9 wedstrijden. Deze wedstrijden worden gehouden op de clubvelden van de organiserende clubs. Voor elke wedstrijd worden de 11 taken die door het FAI zijn opgesteld uitgeschreven. De taken worden in een willekeurige, maar van te voren vastgelegde, volgorde afgewerkt. Er wordt geprobeerd om zoveel mogelijk taken te vliegen, maar afhankelijk van omstandigheden en het aantal groepen lukt dit niet altijd.

De taken worden in groepen gevlogen. Dat wil zeggen dat de piloten niet allemaal tegelijk de taak vliegen, dat zou chaos op het veld betekenen. Bovendien heeft elke piloot een coach nodig om de gevlogen tijd bij te houden en tips te geven tijdens zijn taak.

Om die reden worden de piloten in 2–4 groepen verdeeld. Deze verdeling is willekeurig en per taak verschillend. De piloten die moeten vliegen kunnen zo worden gecoacht door piloten die niet aan de beurt zijn. Zo heeft het wedstrijdvliegen een sterk sociaal aspect en bovendien is het erg leerzaam om door een ervaren piloot gecoacht te worden!

Elke taak is een 'hoepel om doorheen te springen'. De taken dagen de piloten uit om zo hoog mogelijk te scoren. Bij sommige taken ligt de uitdaging bij het maken van een lange vlucht, bij andere taken is het zaak om steeds stipt op tijd te landen en snel weer te starten. Er is ook een taak voor de echte blufkickers; Poker! Meer uitleg over de taken vind je verderop in dit boekje.

Uiteindelijk gaat het erom wie de meeste secondes op de kaart heeft kunnen zetten tijdens alle gevlogen taken.

F3K: Het model

Om een eerlijke strijd te kunnen garanderen zijn er regels waaraan een wedstrijdmodel moet voldoen. Deze regels zijn vrij simpel. Het model moet:

- Een maximale spanwijdte van 1500mm (1½ meter) hebben
- Minder dan 600 gram wegen. Lichter mag, op dit moment worden al modellen van 200gram vliegklaar gebouwd!
- De neusradius moet alle kanten op ten minste 5 mm zijn (veiligheid).
- Ze moeten uit de hand gestart worden (discusworp hoeft niet) en radiografisch bestuurd worden. Men mag zoveel stuurvlakken gebruiken als men wil.
- Gebruik van giro's en variometers (stuurhulp en terugmelding van vluchtgegevens) is verboden.
- Het modelvliegtuig mag uitgerust zijn met gaten, pennen of verstevigingen die het model een betere grip geven. De pennen moeten onbuigzaam zijn en vormen een vast onderdeel van het model binnen de halve spanwijdte van de vleugel, dus niet uitzetbaar of intrekbaar.
- Apparaten, die gedurende of na de start geen onderdeel blijven uitmaken van het model, zijn niet toegestaan.

Verder is eigenlijk alles vrij, je kunt doen wat je wilt. Je kunt een kant en klaar model kopen of er één zelf bouwen. Door de jaren heen zijn er veel verschillende en creatieve oplossingen geweest om een zo efficiënt mogelijk model te maken. Onderhand lijken de modellen erg veel op elkaar, de verschillen zit hem in de nuances.

F3K: De taken

Op dit moment zijn er 11 officiële taken voor de F3K-klasse vastgelegd bij het FAI. In de nationale competitie houden wij ons aan deze taken omdat de uitslag bepalend is voor de uitzending naar het Europese- en/of Wereldkampioenschap waar dezelfde taken worden gevlogen. Mogelijk komen er nog meer taken bij, of zullen taken veranderen, zodat de piloten (die steeds beter worden) uitgedaagd blijven. De taken hebben een alfabetische indeling van A tot J. Hieronder ziet u een lijst van deze taken met hun titels:

Taak	Titel	Werktijd	Bladzijde
A	Last Flight/Laatste Vlucht, max 5:00 minute	7:00 – 10:00	
B	Last two Flights/Laatste twee vluchten, 3 of 4 minuten	7:00 - 10:00	
C	All Up Last Down, Tegelijk Omhoog Laatste Beneden, 3x3, 4x3 of 5x3	Zie uitleg	
D	The Ladder, De Ladder, olopende tijd á 15 sec.	10:00	
E	Poker, piloot bepaalt doeltijd	10:00	
F	Best 3 out of 6 flights, Beste 3 uit 6 vluchten, maximaal 3 minuten	10:00	
G	Five two Minute Flights, 5 x 2 minuten	10:00	
H	1,2,3,4 minute Flights, 1, 2, 3 en 4 minuten Vluchten	10:00	
I	Three Best Flights, 3 Langste vluchten, 3:20 minuut maximum	10:00	
J	Last three Flights, Laatste 3 vluchten, max 3 minuten	10:00	
K	Big Ladder, Grote ladder 1:00, 1:30, 2:00, 2:30 en 3:00	10:00	

Hierna vindt u per bladzijde een uitleg van de taken.

Taak A: Last Flight/ Laatste Vlucht

Zoals de naam al zegt gaat het bij deze taak alleen om de laatst gevlogen vlucht die de piloot maakt. De maximaal haalbare tijd is gelimiteerd op 5:00 minuten.

De werktijd kan naar wens van de wedstrijdorganisatie aangepast worden van 7:00 tot 10:00 minuten. Meestal wordt er voor 7:00 minuten werktijd gekozen om de piloten uit te dagen. Mochten de omstandigheden of verwachtingen slecht zijn dan wordt wel eens een werktijd van 10:00 minuten gebruikt.

Tactiek:

De kunst bij deze taak is om binnen de werktijd gunstige omstandigheden te vinden om 5:00 minuten boven te blijven. Vaak zie je dan ook een paar piloten die in het begin van de werktijd nog niet lanceren, maar eerst afwachten of er iemand anders is die een goede thermiekbel vindt. Het is wel zaak dat je in ieder geval 5:00 minuten voor het einde van de werktijd hebt gelanceerd.

Timer/ Coach:

Het is zaak dat de piloot in ieder geval 5:00 minuten voor het einde van de werktijd heeft gelanceerd. Als timer/coach is het dus van belang om de eerste 2 of 5 minuten (afhankelijk van de beschikbare werktijd) duidelijk af te roepen.

Bij mindere omstandigheden kan een vlucht van 3:00 minuten genoeg zijn om te winnen. Dus als dit de eerste vlucht is, moet je goed nadenken voordat de piloot weer lanceert. Daarnaast moeten ook de tijden van de andere groepsleden in de gaten worden gehouden, een schone taak voor de coach!

Besluit de piloot 5:00 minuten voor het einde van de werktijd om nog een keer te gooien en is de vlucht 2:30 minuut dan kan die tijd niet meer worden verbeterd. Niet herstarten dus! Als een andere piloot in dezelfde ronde dan 5:00 minuten vliegt is jouw score 50% (officieel 500 punten oftewel precies de helft).

Taak B:Two Last Flights /Laatste twee Vluchten

In deze taak gaat het om de laatste en voorlaatste vlucht die de piloot binnen de werktijd maakt. Deze taak heeft een werktijd van 10:00 minuten. De maximale vluchtduur is 4:00 minuten en kan er dus een maximale score van 8:00 minuten (2 x 4:00 minuten) behaald worden.

Tactiek:

Bij deze taak is het heel belangrijk dat je niet vlak voor het einde van de werktijd nog een keer lanceert of dat je na een slechte tweede vlucht snel weer lanceert. Het gaat immers om je laatste én voorlaatste vlucht! Je moet dus goed in de gaten houden wat je één na laatste vlucht is geweest.

Timer/Coach:

Ook voor deze taak geldt dat je coach goed in de gaten moet houden hoeveel werktijd jouw piloot nog heeft en hoeveel tijd de andere piloten in de groep vliegen.

Bij deze taak zie je vaak dat de coach/timer de eerste 2 minuten aftelt. Hierdoor heeft de piloot in het geval dat de eerste vlucht niet soepel verloopt de keuze om opnieuw te starten en daardoor een kans toch nog de maximale score te behalen.

Bijzonderheden:

De wedstrijdleiding kan ervoor kiezen om deze taak met een werktijd van 7:00 minuten uit te schrijven. In dat geval is de maximum vluchtduur 3:00 minuten en dus de maximale score 6:00 minuten (2 x 3:00 minuten).

Taak C: All Up, Last Down (AULD)

Dit is de puurste vorm van competitie, namelijk; ieder gooit tegelijk en dan kijken wie er het laats beneden is. Om echter te voorkomen dat deze taak uren duurt (ja, een vlucht van uren is mogelijk) wordt ook deze taak in groepen gevlogen en geldt er een maximale vluchttijd van 3:00 minuten per start. De wedstrijdleiding heeft de keuze om deze taak per groep 3, 4 of 5 keer te herhalen.

Voor deze taak geldt een bijzondere werktijd, namelijk; per groep wordt er 3, 4 of 5 keer (afhankelijk van keuze wedstrijdleiding) een startsignaal gegeven. Het startsignaal duurt 3 seconden. In deze 3 seconden moeten alle piloten gestart zijn. Na het startsignaal volgt een werktijd van 3 minuten. Feitelijk heeft een piloot dus 3:03 minuten werktijd, maar de maximale score is 3:00 minuten per keer. In de werktijd mag geen nieuwe/tweede start gemaakt worden. Na de eerste 3:00 minuten volgt een minuut rust waarin niet gestart mag worden, vervolgens begint de volgende 3:00 minuten.

Per piloot worden alle gevlogen seconden bij elkaar opgeteld en getoetst aan de hoogst behaalde score.

Tactiek:

De tactiek voor deze taak is eenvoudig; de piloot moet gewoon alles vol vliegen. Vaak lukt dat wel, maar soms zijn de omstandigheden minder ideaal. Bij slechtere omstandigheden wordt deze taak interessant, omdat dan de verschillen groter zijn.

Timer/Coach:

Bij deze taak moet de coach buiten het start- en landingsgebied blijven staan en mag alleen de tijd opnemen, maar geen advies geven.

Taak D: The Ladder, 15 seconds increasing

Bij deze taak krijgen de piloten 10:00 minuten de tijd om 7 vluchten te maken. De vluchten moeten in volgorde gevlogen worden beginnende met een vlucht van 30 seconden. Bij elke volgende vlucht moet er 15 seconden meer worden gevlogen. Zo ontstaat er een reeks vlucht met de volgende tijden:

1. 0:30 minuut,
2. 0:45 minuut,
3. 1:00 minuut,
4. 1:15 minuut
5. 1:30 minuut,
6. 1:45 minuut,
7. 2:00 minuut.

In totaal kan er dus maximaal 8:45 minuten gescoord worden en blijft er dus 1:15 minuut speelruimte over. Als een te vliegen tijd niet gehaald wordt, moet een nieuwe poging ondernomen worden, net zo lang totdat de doeltijd wordt behaald. Als je dus een vlucht niet haalt, kan deze taak ineens een doorstarttaak worden vanwege tijdgebrek.

Tactiek:

Bij de eerste 3 vluchten komt niet veel tactiek kijken, dat is gewoon lanceren en netjes vliegen. Vanaf de vierde vlucht heeft de piloot wat meer tijd om te kijken waar eventuele thermiekbellen zich bevinden. De kunst is om van één thermiekbel, of een straatje bellen, meerdere keren gebruik te maken, dus om de zwever opnieuw in hetzelfde gebied te gooien.

Timer/Coach:

Voor de timer/coach is het van belang om goed aan te geven waar ander vliegtuigen 'lift' vinden en om de beschikbare tijd goed in de gaten te houden. De piloot mag immers één van de eerste 3 tijden verprutsen zonder dat hem dat de kop kost.

Dit is geen echte doorstarttaak, maar het is wel zaak dat de piloot redelijk snel doorstart. 1:15 minuut speelruimte is sneller op dan je denkt!

Taak E: Poker

De taak waarbij bluffen enorm beloofd of afgestraft wordt!

De piloten krijgen een werktijd van 10:00 minuten waarin ze maximaal 5 zelf te benoemen tijden mogen vliegen.

De piloot moet voor de lancering van zijn model zelf duidelijk de voor hem te behalen tijd aan de timer doorgeven. Pas als de piloot deze tijd heeft behaald, mag de volgende te behalen tijd worden afgeroepen. De piloot mag een onbeperkt aantal pogingen doen om de afgeroepen tijd te behalen.

De maximale tijd die afgeroepen mag worden is 9:59 minuut. Het is dus niet nodig om 5 vluchten te maken, minder mag ook.

Roepen "tot het einde van de werktijd" is met ingang van 2018 toegestaan! Pas op: je mag dit maar één keer roepen.

Tactiek:

Als de omstandigheden erg goed zijn kan een piloot 9:58 afroepen. Mocht de piloot onverhoopt vroegtijdig landen dan is de ronde voorbij voor hem, de afgeroepen tijd is immers niet meer te behalen!

Onder normale omstandigheden wordt er veelal een tijd tussen de 1:30 minuut en 2:00 minuten afgeroepen in het begin van de taak. Als de piloot na een vlucht een goede bel vlakbij heeft gevonden kan hij/zij een hogere tijd afroepen. Het doel bij deze taak is om zo min mogelijk tijd aan de grond te zijn en dus zo min mogelijk starts te maken. Potentieel is het mogelijk dat je in 2 vluchten ook de maximale score behaald van 9:58 minuten (eerste start 1:30, tweede start 8:28).

Timer/Coach:

Voor de timer/coach is hier weer een belangrijke rol weggelegd. Niet alleen dient de coach te kijken naar de omstandigheden, maar ook naar de beschikbare werktijd. Zoals hierboven al vermeld: de piloot mag roepen "tot het einde van de werktijd", maar de piloot mag dit maar één keer roepen. De coach moet vervolgens checken of de piloot dit wel haalt en goed luisteren naar het eindsignaal, waarop de coach de tijd moet stoppen.

Naar wens van de wedstrijdorganisatie kan er een 'official timekeeper' in worden gezet om de timer/coach te controleren.

Taak F: Best 3 out of 6 flights

De titel verraaft al wat de taak inhoudt: de piloot krijgt 10:00 minuten werktijd waarin hij maximaal 6 vluchten mag maken. Bij een zevende start krijgt de piloot een penalty van 100 punten op de eindscore van de desbetreffende wedstrijd.

Alleen de drie beste vluchten gelden. De maximaal behaalbare score per vlucht is 3:00 minuten, dus de maximaal behaalbare totale score is 9:00 minuten.

Tactiek:

Bij deze taak is het doel om 3 keer 3:00 minuten te vliegen. Meer dan 3:00 minuten vliegen mag, maar kost je potentieel punten. Als je bijvoorbeeld in je eerste vlucht 3:30 vliegt en je tweede vlucht valt tegen en je staat na 1:00 minuut weer op de grond kun je niet nog 2 vluchten van 3:00 minuten maken.

Timer/Coach:

De timer/coach heeft als uitdaging om de condities in de gaten te houden, te zien waar andere vliegtuigen lift hebben, maar ook om in de gaten te houden dat de piloot niet te lang vliegt en een minder geslaagde vlucht tijdig afbreekt. Vaak telt de timer/coach de eerste minuut van de werktijd af om tijdig afbreken mogelijk te maken.

Taak G: Five 2 minute flights, 5X2

Een doorstarttaak 'pur sang'! Ook in deze taak beschikt de piloot over 10:00 minuten werktijd, maar in tegenstelling tot de voorgaande taak beschikt de piloot over een onbeperkt aantal starts. Alleen de 5 beste vluchten tellen mee voor de score. In theorie zou je 10:00 minuten vol kunnen vliegen, maar in praktijk kost elke lancering een paar seconden. In de competitie in Nederland hebben we afgesproken dat de maximaal haalbare score 9:55 is. Dit om discussie over hoe goed de timer/coach de stopwatch kan bedienen te voorkomen.

De maximaal haalbare score per vlucht is 2:00 minuten, alle seconden die per vlucht langer worden gevlogen tellen niet mee. Korter dan 2:00 minuten vliegen mag wel.

Tactiek:

Tijdens deze taak heeft de piloot haast geen tijd voor tactiek. De kunst is hoog gooien, zo dicht mogelijk bij de 2 minuten vliegen en snel herstarten. Onder normale/goede omstandigheden is 2:00 minuten makkelijk te halen en zit de uitdaging vooral in het herstarten. Bij mindere omstandigheden kan zelfs 2:00 minuten vliegen een uitdaging worden.

Timer/Coach:

De timer/coach heeft het druk in deze ronde. Het belangrijkste in deze ronde is dat de coach goed en duidelijk aftelt. Je moet voorkomen dat de piloot langer dan 2:00 minuten vliegt, maar hij moet daar wel heel dicht in de buurt komen. Als een coach ook nog tijd heeft om naar de omstandigheden en ander vliegtuigen te kijken is dat mooi meegenomen!

Taak H: 1, 2, 3, 4 minute flights

In een werktijd van 10 minuten moet de piloot 4 vluchten maken. Daarbij moet de piloot zo dicht mogelijk bij de behaalbare tijden komen, te weten 1:00 minuut, 2:00 minuten, 3:00 minuten en 4:00 minuten. Dit mag in willekeurige volgorde. Langer dan de behaalbare tijd vliegen mag, maar kost je potentieel punten. Ook beschikt de piloot over een onbeperkt aantal starts. In de competitie in Nederland hebben we afgesproken dat de maximaal haalbare score voor deze taak 9:56 minuten is

Tactiek:

Bij voorkeur begin je met de vlucht van 4:00 minuten, daarna de vlucht van 3:00 minuten, dan 2:00 minuten en als laatste 1:00 minuut.

Als piloot moet je goed inschatten wat de maximaal haalbare tijd die je uit een vlucht kan halen zal worden. Als je denkt dat je uit je eerste vlucht maximaal 1:30 minuut kunt halen kun je beter gaan voor een vlucht van 1:00 minuut (dus zo dicht mogelijk bij 1:00 minuut landen en weer herstarten). Zo gooi je geen tijd weg voor een volgende vlucht die potentieel langer kan zijn.

Timer/Coach:

Ook voor de timer/coach is het van belang dat hij/zij inschat wat haalbaar is en dit duidelijk aangeeft bij de piloot. Dit vergt wat ervaring, maar een coach moet niet bang zijn om zijn/haar mening te geven. Daarnaast is het ook van belang dat de timer/coach duidelijk de gevlogen tijden aangeeft zodat de piloot in kan schatten welke doelen haalbaar zijn. Dit is dus duidelijk een samenspel tussen timer/coach en piloot.

Taak I: Three best Flights, 3:20 maximum

Bij deze taak beschikken de piloten over 10 minuten werktijd en een onbeperkt aantal starten. De tijden van de beste 3 vluchten worden bij elkaar opgeteld. De maximaal haalbare tijd per vlucht is 3:20 minuten (10:00 minuten / 3). In de competitie in Nederland hebben we afgesproken dat de maximaal haalbare score voor deze taak 9:57 minuten is.

Tactiek:

Ook hier is de tactiek vrij duidelijk; zoveel mogelijk seconden in de lucht. Hierdoor is het naast een duurtaak (3:20 minuten vliegen lukt niet zonder lift) ook een doorstarttaak. Drie keer 3:20 minuut is namelijk precies 10:00 minuten. Na de eerste lancering zijn er namelijk nog twee lanceringen te doen, die strak op tijd moeten gebeuren.

Timer/Coach:

Voor de timer/coach is het belangrijk om de te vliegen tijden en de werktijd in de gaten te houden. De piloot moet immers de tijd van 3:20 minuut niet overvliegen, want alle extra gevlogen seconden is weggegooid tijd. Verder dient de timer/coach goed te kijken naar de omstandigheden en tips te geven over waar andere vliegtuigen lift hebben.

Taak J: Three Last Flights, 3:00 maximum

Ook bij deze taak beschikken de piloten over 10 minuten werktijd en een onbepert aantal vluchten. Alleen de 3 laatste vluchten tellen, met een maximum van 3:00 minuten. Langer vliegen mag, maar de extra seconden worden niet meegeteld in de eindscore. In feite heb je een speelruimte van 1:00 minuut, maar omdat alleen de laatste 3 vluchten tellen heb je hier in praktijk niet veel aan.

Tactiek:

Bij deze taak is het belangrijk om te weten wanneer je wel of niet moet herstarten. Het gaat namelijk om je laatste, voorlaatste en de twee-na-laatste vlucht. Als de eerste twee vluchten op of tegen de 3:00 minuten aan zitten en de derde vlucht valt tegen, bijvoorbeeld rond 1:00 minuut, dan is het moeilijk om de verleiding te weerstaan om nog een keer te gooien. Bedenk je echter wel dat je maximaal nog maar 3:00 minuten werktijd hebt en dus dat je je totale score nog wel eens negatief kon beïnvloeden! Het gaat om de laatste 3 vluchten, dus gooi je je eerste vlucht van 3:00 minuten weg. Dit moet je dus minstens kunnen evenaren anders heeft een herstart geen zin.

Timer/Coach:

Vooral bij slechte omstandigheden waarbij vliegtijden van 3:00 minuten moeilijk te behalen zijn is het voor de piloot moeilijk om het overzicht te behouden over de behaalde tijden. Voor de timer/coach is het dus zaak om goed in de gaten te houden of de laatste twee gevlogen vluchten in verhouding met de andere piloten in de groep, of naar omstandigheden redelijk zijn.

Natuurlijk ben je als timer/coach ook bezig met de omstandigheden en met het aangeven waar andere vliegtuigen lift hebben.

Taak K: Big Ladder, Grote Ladder

De grote broer van de ladder (Taak D). Bij deze taak zijn de doeltijden 1:00, 1:30, 2:00, 2:30 en 3:00 minuten. De piloot krijgt maximaal 5 vluchten om deze 5 doeltijden te zo dicht mogelijk te benaderen. In tegenstelling tot de kleine ladder (Taak D) is het niet nodig om de gestelde tijden te halen. De doeltijden moeten in de gestelde volgorde gevlogen worden. Je mag dus de eerste vlucht wel 2:00 minuten vliegen, maar daar gooi je 1:00 minuut mee weg. Opgeteld zijn de doeltijden precies 10:00 minuten. In de Nederlandse competitie hebben we afgesproken dat de maximaal haalbare score 9:55 minuut is.

Tactiek:

Het is de bedoeling dat je zo dicht mogelijk bij de gestelde doeltijden vliegt in de gestelde volgorde. Het is raadzaam om iets onder de gestelde doeltijden te vliegen, dus 1 tot 5 seconden te vroeg landen en dan snel weer starten. Het is wel een echte doorstarttaak want de doeltijden opgeteld zijn precies 10:00 minuten, dus heb je geen tijd over.

Timer/Coach:

Voor de timer/coach is het van groot belang om de doeltijden goed in de gaten te houden en deze duidelijk aan te geven bij de piloot. Zorg dat je piloot niet de doeltijd overvliegt, dat zijn weggegooiden seconden! De eerste 2 vluchten zouden onder normale omstandigheden geen probleem moeten zijn. Vanaf de derde vlucht (2:00 minuten en langer) wordt het van belang om goed in de gaten te houden waar er lift is.

In deze ronde zul je vaak zien dat veel piloten ongeveer tegelijk starten, tot vijf keer toe! Het is dus van belang om op een veilige plek te staan en ook om bij de piloot aan te geven of hij veilig kan landen en lanceren.

Wedstrijd-etiquette

Het uitoefenen van sporten in competitieve vorm gaat altijd met risico's gepaard. F3K is hier geen uitzondering op. Het is voor de deelnemers, maar ook voor omstanders belangrijk dat er goed met deze risico's wordt om gegaan.

F3K valt onder de door KNVvL geregistreerde wedstrijdklassen en zodoende gelden de door de KNVvL opgestelde regels en normen. Alle deelnemers dienen in bezit te zijn van een KNVvL-brevet of gelijkwaardig. De KNVvL valt op haar beurt onder de FAI (Fédération Aéronautique Internationale).

Met ingang van 1-1-2018 is in het algemene deel van de Sporting Code van de FAI (section 4, General Rules, par. C.19.1) de volgende officiële regel opgenomen: Naast onsportief of gevaarlijk gedrag (incl. o.a. vals spelen, met opzet pogingen ondernemen om de officials te misleiden, of het met opzet hinderen van medepiloten, vervalsing van documenten, gebruik van verboden apparatuur of verboden drugs) valt vanaf 1-1-2018 ook het volgende onder onsportief gedrag:

Roken en/of het innemen van alcoholische dranken, vanaf het moment dat je als piloot of coach op het wedstrijdveld staat, dus zowel tijdens de voorbereidingstijd, de invliegtijd, de werktijd en de uitvliegtijd, m.a.w. tot je het wedstrijdveld verlaten hebt. Hier zal bij de briefing op gewezen worden.

Naast deze regels en normen zijn er een aantal aandachtspunten die voor onze klasse specifiek zijn. In dit hoofdstuk worden deze ongeschreven regels, of zo u wilt, de wedstrijd-etiquette die voor F3K van belang zijn behandeld.

Bij F3K-wedstrijden bestaat er een risico op mid-airs, oftewel het aanvliegen van andere vliegtuigen die tegelijkertijd in de lucht zijn. Ook is er kans op letsel aan piloten en helpers/timers.

Mid-airs:

De gevoeligheid voor mid-airs zit vooral in het feit dat er met grote regelmaat tegelijkertijd wordt gelanceerd, maar ook wordt geland. Daarnaast wordt er vaak in kleine thermiekbellen gevlogen waarbij

meerdere vliegtuigen dicht bij elkaar vliegen. Dit laatste is niet echt specifiek voor de F3K-klasse.

Lichamelijk:

Lichamelijk letsel komt gelukkig minder vaak voor. Bij het lanceren en landen is er een risico op het aanvliegen van mensen op en om het wedstrijdveld. Het aanvliegen van mensen kan vooral pijnlijk zijn, maar bij botsingen met het hoofd kunnen de gevolgen ernstig zijn.

Daarnaast is er een atletisch aspect aan onze klasse door de manier van lanceren. Bij een onjuiste of geforceerde beweging kunnen hierbij blessures ontstaan. Ook wordt er tijdens een wedstrijd vaak gerend, bijvoorbeeld om een model op te halen bij een buitenlanding.

Redenen genoeg om bewust te zijn van de veiligheidsaspecten die met deze wedstrijdklasse gepaard gaan!

Hieronder zijn een aantal aandachtspunten die tijdens F3K wedstrijden van belang zijn opgesomd:

- Als je niet vliegt of coacht/timet blijf dan uit de buurt van het start/landingsveld. Vooral het gebied in de lanceerrichting dient te worden gerespecteerd.
- Zorg ervoor dat je voldoende ruimte houdt ten opzichte van andere piloten/helpers/timers bij start en landing.
- Vlieg niet onnodig over het start- en landingsgebied.
- Vlieg niet laag over of dicht langs piloten/helpers/timers.
- Denk aan de lanceerrichting: land en start als regel tegen de wind in.
- Maak geen onverwachte vliegfiguren die andere piloten/modellen in gevaar kunnen brengen. (voorspelbaar gedrag)
- Pas je draairichting aan als je bij een ander in een thermiekbel komt.
- Om letsel aan het hoofd te voorkomen raad de F3K-commissie aan om een baseballhelm te dragen! (<http://baseball.covee.nl/> (rond de €25)
- Om blessures te voorkomen aan pezen, spieren en gewrichten is het verstandig om een warming-up te doen. Concentreer hierbij vooral op het rekken en strekken.
- Het is voor de wedstrijdleiding vrijwel onmogelijk om een volledig vlak wedstrijdveld uit te zetten. Het is dus van belang

dat je voor het lanceren goed de ondergrond inspecteert om struikelen te voorkomen.

- Ook is het van belang om gepast schoeisel aan te trekken. Dit kan een ieder het best zelf inschatten maar houdt hierbij rekening met de lokale omstandigheden.
- En misschien wel de allerbelangrijkste: Spreek elkaar aan en sta open voor kritiek! Alleen hierdoor kan de gezond competitieve en goede sfeer waar F3K Nederland bekend om staat behouden worden.

Mochten jullie nog aanvullingen en/of opmerkingen hebben dan hoort de F3K-commissie dat graag!

Nog meer vragen en/of aanvullingen die je graag in dit boekje zou willen zien? Neem dan contact op met de F3K-commissie. Er is altijd wel iemand van ons op de wedstrijden aanwezig, maar je kunt ons ook een bericht sturen via: vertegenwoordiger@f3k.nl.

We zien je graag op een van onze evenementen verschijnen!

Met vriendelijke groet,

De F3K-commissie